



Kvartals- rapport 1. kvartal 2023

Bilag 1 til indstilling til Økonomiudvalget om udviklingen
i Københavns Kommunes større selskaber

HOFOR	3
Udviklingselskabet By & Havn I/S	9
Metroselskabet I/S	15
I/S Amager Ressourcecenter (ARC)	20
I/S Vestforbrænding (VF)	25
Arena CPHX P/S	30
Trafikselskabet Movia	33
Centralkommunernes Transmissionsselskab I/S (CTR)	38
Hovedstadens Beredskab I/S	43

HOFOR

HOFOR

Særlige opmærksomhedspunkter

- HOFORs omsætning og resultat i T1 er lavere end budget, da energipriserne er faldet i første del af året.
- I bilag 2 til indstillingen har HOFOR redegjort for de største igangværende anlægsprojekter. Det vedrører skybrudstunnellerne Svanemøllen, Valby, Kalvebod Brygge samt vandværket ved Regnemark.

Aktuelle oplysninger

- HOFOR afdækker p.t., hvordan ophævelsen af etableringstilladelsen for Aflandshage Vindmøllepark kan håndteres. Det forventes, at Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen forelægges en ny sag om stillingtagen hertil i oktober 2023.
- BIOFOSs bestyrelse forventes i løbet af andet halvår 2023 at skulle tage beslutning om et nyt kommissorie omkring den fremtidige placering af renseanlæggene i hovedstaden, da der er behov for yderligere analyser.
- I forbindelse med sommerens meget regn har Økonomiforvaltningen hørt BIOFOS og HOFOR, om der har været mere bypass og overløb i juni, juli og august. BIOFOS har oplyst, at der har været bypass på 1.071.350 kubikmeter, hvilket er omkring 12 pct. mere end gennemsnittet de seneste år på grund af mere regn. HOFOR oplyser, at der har været overløb på 908.000 kubikmeter pr. 18. august 2023 pga. meget regn, hvilket skal ses i forhold til et gennemsnitligt overløb på 207.000 kubikmeter de seneste år.
- BIOFOS oplyser desuden, at med gennemførelsen af udbygningsplanen på renseanlæggene 2026/27 forventes bypass reduceret med 80-90 procent. HOFOR oplyser tilsvarende, at de kommende skybrudstunneller vil levere store reduktioner i overløb. Skybrudstunnellerne er ved at blive besluttet/bygget og vil først være færdige om nogle år., jf. figur 2. Derudover udvides bassinet ved Belvedere kanalen. Skybrudstunnellerne vil i mange år kunne anvendes til bassiner, hvor regnvand opblandet med spildevand kan magasineres, indtil der er ledig kapacitet på renseanlæggene.

HOFOR

Figur 1:

Der har ikke været kritiske hændelser i første tertiær.

Figur 2:

Skybrudstunnellerne er gule ved tidsplanerne pga. projektændringer i form af ændrede udløbspunkter mm.

Vandværket ved Regnemark er gul på tid pga. risici i forbindelse med VVM-processen.

Figur 3:

HOFOR bemærker, i relation til omkostningen til fjernvarme i lejligheder, at det er HOFORs erfaring, at en gennemsnitlig københavnertilighed har et væsentligt lavere årsforbrug i forhold til Forsyningstilsynets prisstatistik.

HOFORs afregning af lejligheder i København har således et gennemsnitsforbrug på 8-9 MWh om året, mens Forsyningstilsynets prisstatistik er beregnet ud fra et årsforbrug på 15 MWh.

HOFOR har annonceret en prisstigning pr. 1 september 2023. Den forventede gennemsnitspris for en københavnertilighed bliver herefter 8.216 kr. i 2023.

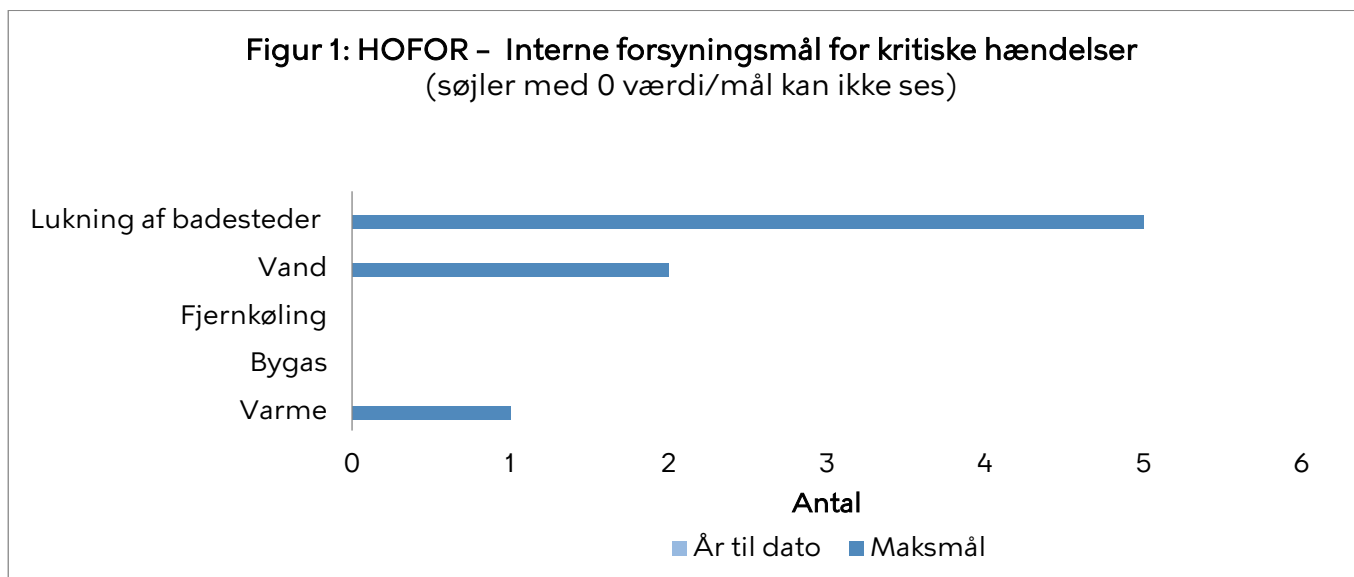
Figur 4:

HOFORs omsætning i T1 var på 3,2 mia. kr. mod budget på 4,1 mia. kr. og resultat før skat var på 0,1 mia. kr. mod budget på 1 mia. kr. Den store forskel til budget skyldes primært, at energipriserne er faldet væsentligt.

Figur 5:

Figuren viser gælden i HOFOR-koncernen, underopdelt mellem den kommercielle del og den ikke-kommercielle del.

HOFOR - Forsyningsikkerhed og miljø



Figur 2: HOFOR - væsentlige projekter (farveindikator - Grøn/Gul/Rød)

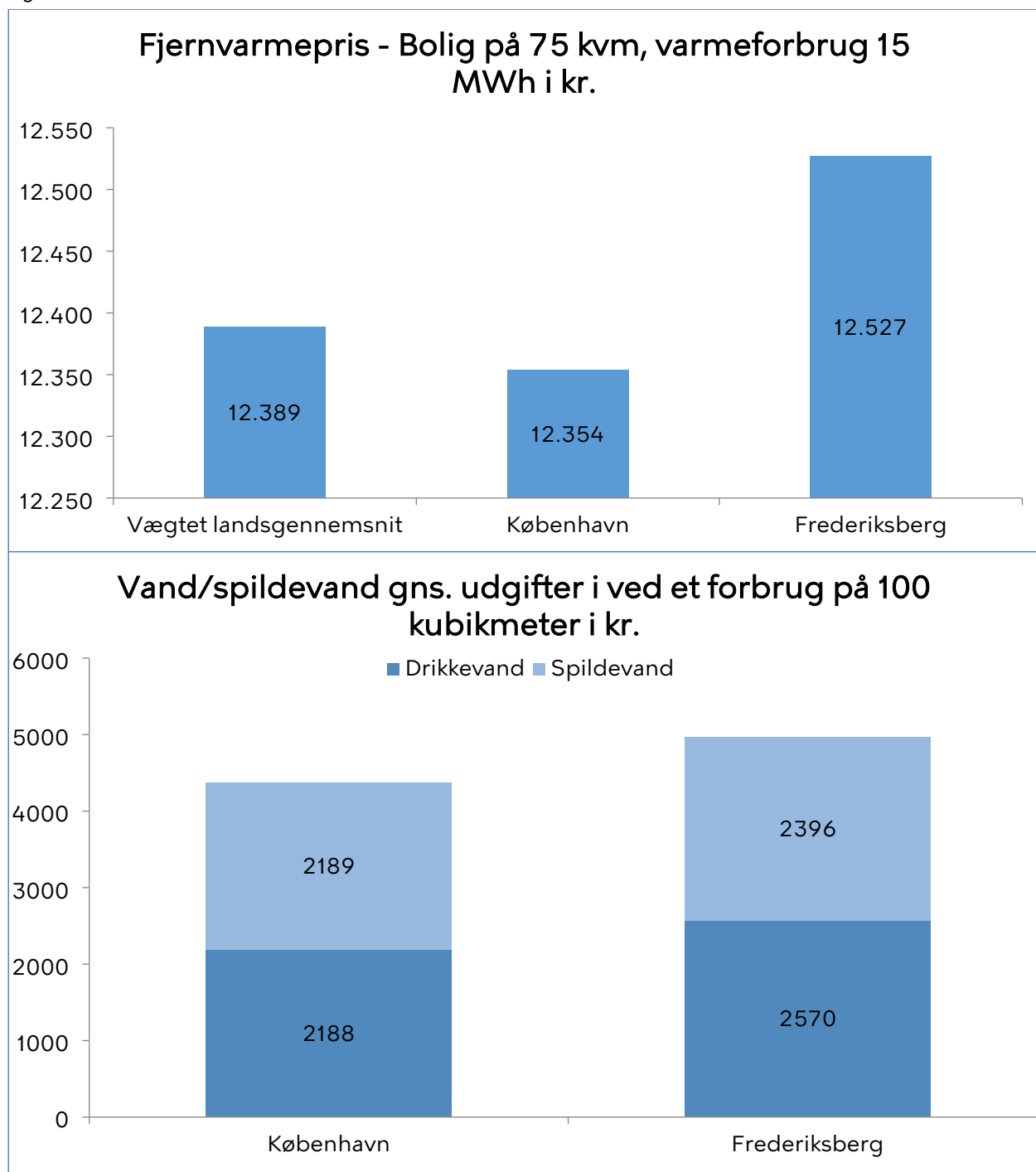
Skybrudstunneller	Tidsplan	Status / Økonomi	Trend / Kvalitet
Kalvebod Brygge	Afsluttes 2026	Grøn	Grøn
Svanemøllen	Afsluttes 2030	Grøn	Grøn
Valby	Afsluttes 2028	Grøn	Grøn
Værket ved Regnemark	Tidsplan	Status / Økonomi	Trend / Kvalitet
Værket ved Regnemark	Afsluttes 2027	Grøn	Grøn

I projektskemaerne betyder farvekoderne følgende:

1. Projektet forløber planmæssigt / indenfor fastlagte rammer
2. Risiko for overskridelse af tidsplan eller budget
3. Tidsplan eller budget forventes ikke overholdt / projekt afviger fra fastlagte rammer

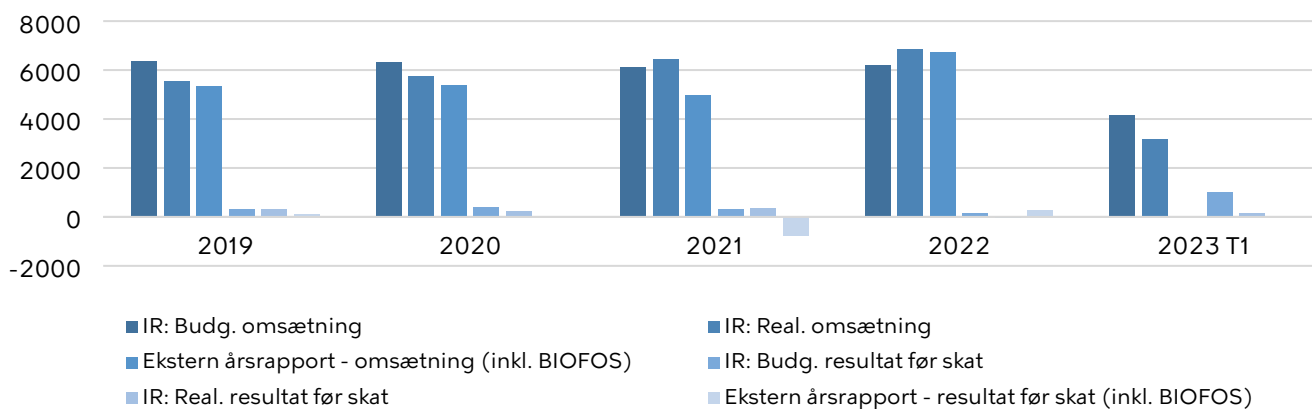
HOFOR - Priser / omkostninger

Figur 3

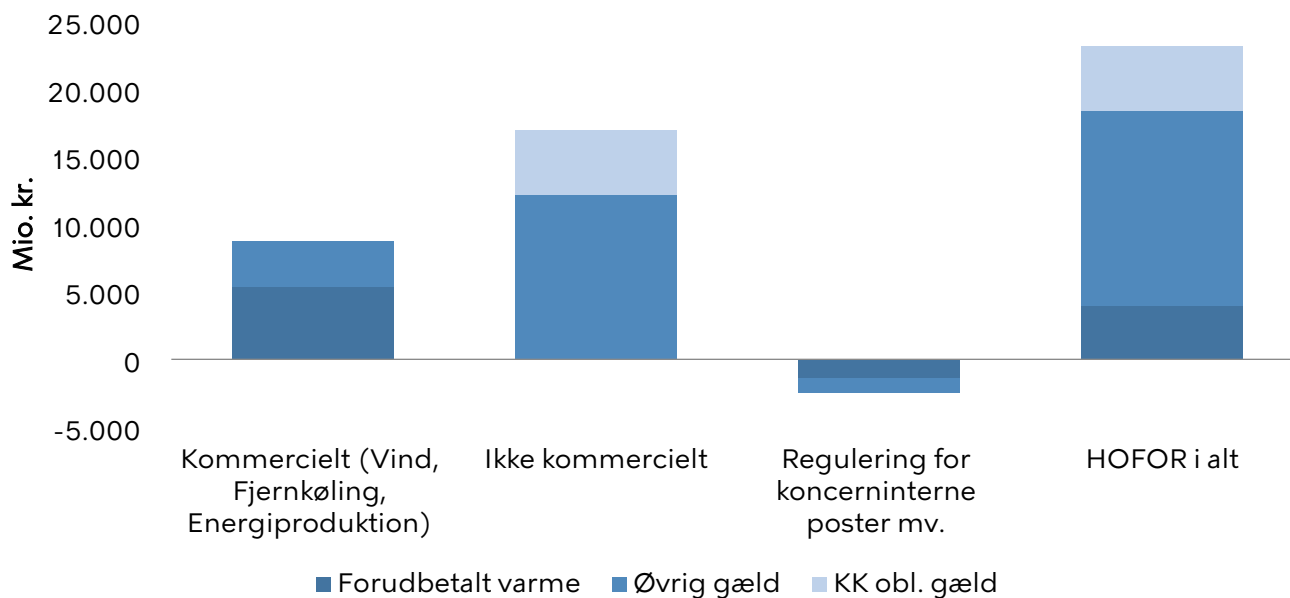


HOFOR - Risiko/gæld

Figur 4: HOFOR's interne regnskab (IR) omsætning samt resultater fra årsrapporterne



Figur 5: Gæld i HOFOR koncernen 30/04-2023



Udviklingselskabet By & Havn I/S

By & Havn

Særlige opmærksomhedspunkter

1. kvartals resultat er på -102 mio. kr., hvilket er tilfredsstillende set i forhold til det vedtagne budget, der for hele 2023 opererer med et underskud før værdireguleringer på -190 mio. kr.

Pengestrømmen fra selskabets primære drift (EBITDA) er ca. 49 mio. kr., hvilket ikke er tilstrækkeligt til at dække nettorenteudgifterne på ca. 92 mio. kr. For hele 2023 forventer selskabet et EBITDA på 223 mio. kr. og nettorenteudgifter på 443 mio. kr.

Fremtidig rentedækning afhænger af forudsætningerne om renteudviklingen. I seneste langtidsbudget (marts 2023) basisscenarie, med en langsigtet nominel rente på 5 %, opnås der først dækning igen i 2051, mens der opnås rentedækning i 2038, hvis Finansministeriets forudsætning om 4 % anvendes.

Aktuelle oplysninger

- 1. del af Lynetteholms stormflodssikring er afsluttet i april 2023, og jordmodtageanlægget er taget i brug sidst i juni 2023. Nu pågår prækvalifikation til Lynetteholms fase 2. Der forventes indgået kontrakter i september og byggestart i oktober 2023.
- Landsretten har den 26. maj 2023 ophævet den opsættende virkning vedr. Fælledby, og byggeriet er igangsat igen primo juni. Procesbevillingsnævnet har den 21. juni 2023 afvist Amager Fælleds Venners ansøgning om at få sagen prøvet ved Højesteret.
- By & Havns forretningsstrategi for de næste 4 år vil i løbet af efteråret 2023 blive forelagt selskabets ejere til godkendelse.
- Fagbladet Ingeniøren bragte d. 28. april 2023 en leder under overskriften: "Lynetteholm-undersøgelse endte i et korruperet mørkekammer", og By & Havn har valgt at stævne lederskribenten og den ansvarshavende chefredaktør for uberettigede og ærekrænkende ytringer og dermed overtrædelse af straffelovens § 267. By & Havn har ligeledes indbragt sagen for Presseklagenævnet, da By & Havn mener, omtalerne af Lynetteholm i flere artikler i Fagbladet Ingeniøren klart har tilsidesat branchens eget kodeks i form af regler for god presseskik.

By & Havn

Forretningsstrategi for 2020-2023 er godkendt af selskabets bestyrelse og af Borgerrepræsentationen den 19. september 2019.

Den overordnede målsætning er at servicere selskabets renteudgifter med den løbende pengestrøm fra driften. Målsætningen blev realiseret i 2020. I 2021 og de kommende år forventes målsætningen imidlertid ikke realiseret pga. nedgang i driftsindtægter og stigende renteudgifter.

I strategiperioden (til og med 2023) vil selskabet herudover bl.a.:

Figur 6: Sælge byggerettigheder for 3,4 mia. kr. Ved udgangen af 4. kvartal 2022 er der solgt for 3.617 mio. kr. Heri er indregnet betydelige indtægter fra Fælledby og Stejlepladsen. Målsætningen er således realiseret.

Figur 7: Sælge ca. 250.000 etagemeter byggeret til boliger (heraf knytter ca. halvdelen sig til Stejlepladsen og Fælledbyen) og 350.000 etagemeter til erhverv (primært i Nordhavn).

Efter 4. kvartal 2022 er målet for salg af byggeret til boliger for hele strategiperioden allerede realiseret - 364.000 etagemeter er solgt.

Vedrørende salg til erhverv er 278.000 etagemeter realiseret. Målsætningen for erhverv er hermed også på vej mod realisering

Det bemærkes, at Fælledby og Stejlepladsen er indregnet i salget og bidrager væsentligt til målopfyldelsen.

Figur 8: Ikke have stigende gæld i perioden - bortset fra udbetaling til Nordhavnstunnellen og bidrag til Sydhavnsmetroen. Gælden er pr. 1. kvartal 2023 steget med 1.526 mio. kr. Den øgede gæld skal dog ses i forhold til, at den sidste del (483 mio. kr.) af

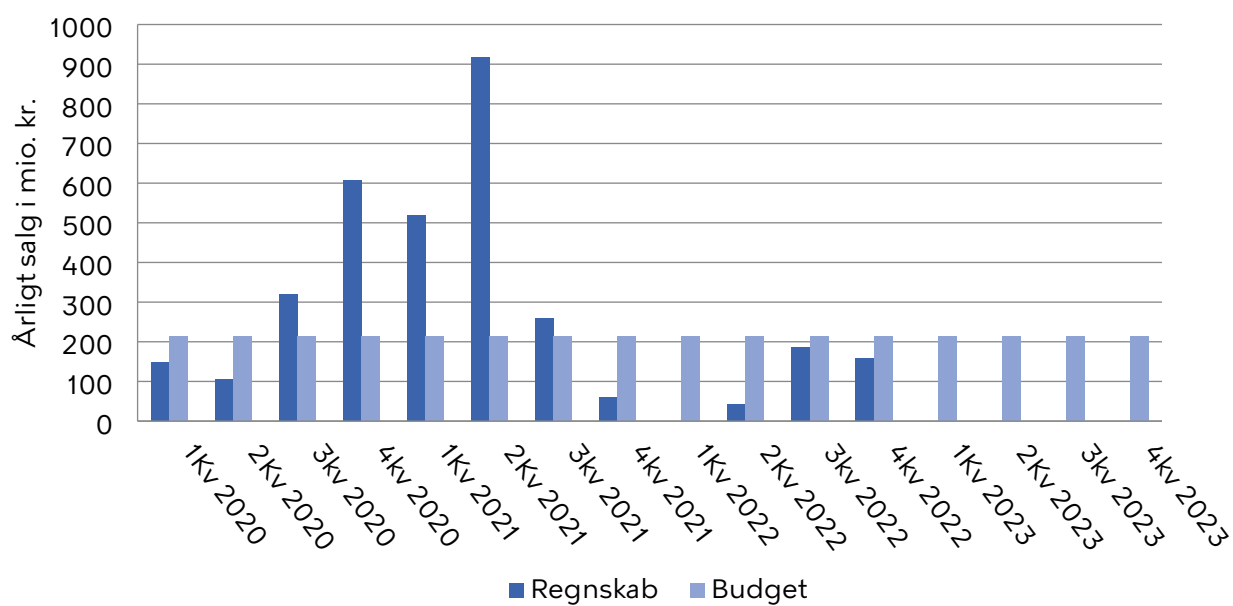
10 pct. reserven vedr. Sydhavnsmetroen er udbetalt ultimo 2020, og at der er optaget lån for godt 1.300 mio. kr. vedr. Lynetteholm, som tilbageføres, når Lynetteholm stiftes som selvstændigt selskab.

Medmindre der skal udbetales yderligere af korrektionsreserven til Sydhavnsmetroen, forventes målsætningen for strategiperioden opfyldt.

Figur 9: Forbedre egenkapitalen med 3 mia. kr., ekskl. værdireguleringer af gæld og evt. yderligere udbetaling af korrektionsreserve til Sydhavnsmetroen. Reguleret herfor er egenkapitalen aktuelt forbedret med 807 mio. kr., og målsætningen forventes ikke realiseret.

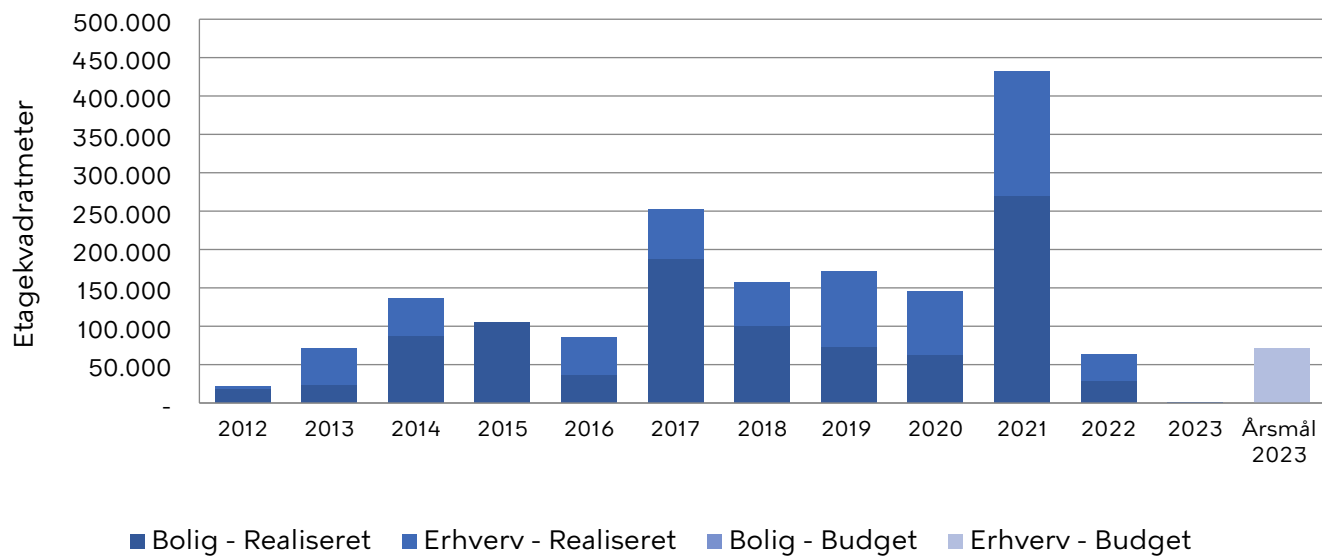
By & Havn - Byudvikling

Figur 6: By & Havns Forretningsstrategi
Kvartalsvise salgsindtægter



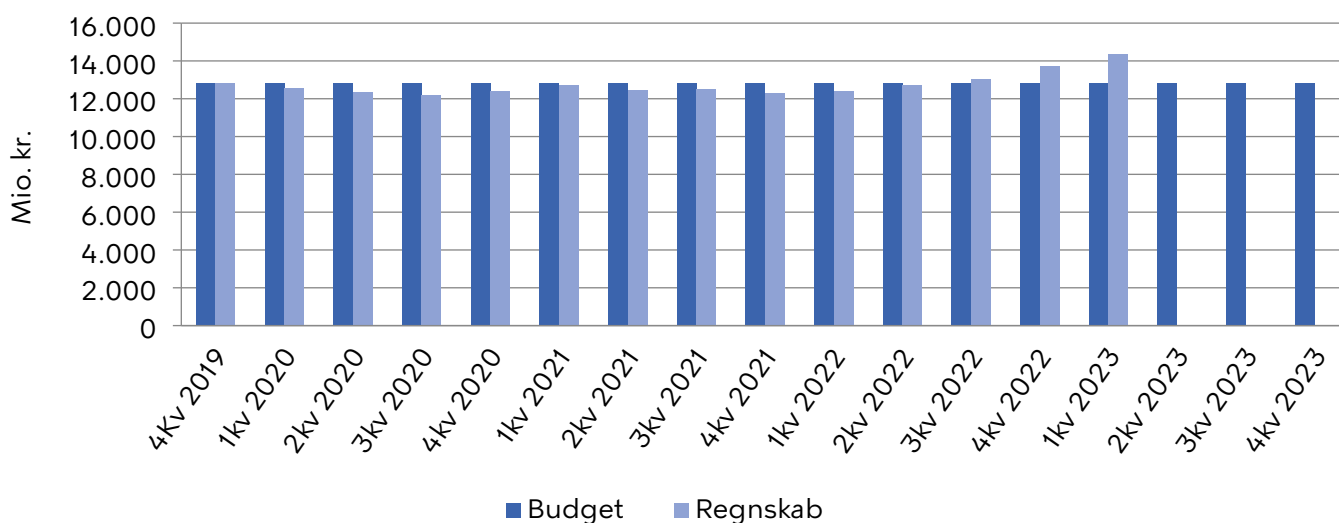
By & Havn - Byudvikling

Figur 7: Salg af byggeret til bolig og erhverv
(akkumuleret pr. år)



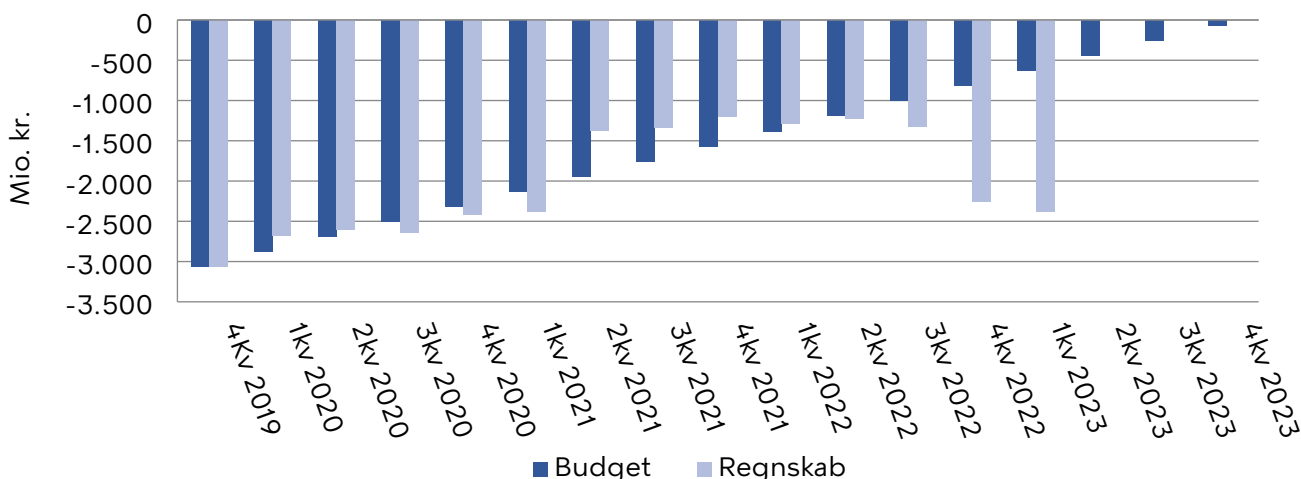
By & Havn - Risiko / Gæld

Figur 8: Nominel gæld
(ekskl. bidrag til Nordhavnstunnel)



Note: Ifølge By & Havns langtidsbudget forventer selskabet, at gælden er afviklet efter 2070 mod 2060 ved tidligere vurdering. Kommer resten af korrektionsreserven til Sydhavnsmetro til udbetaling udskydes tidspunktet yderligere.

Figur 9: Forretningsstrategi 2020 for By & Havn
Målsætning om egenkapitalforbedring
på 3 mia. kr. i perioden 2020-2023



Note: Målfastsættelsen er baseret på egenkapitalen, ekskl. virkninger af yderligere udbetalinger besluttet af selskabets ejere til Sydhavnsmetroens budgetreserve.

Metroselskabet I/S

Metroselskabet

Særlige opmærksomhedspunkter

Det vedtagne passagerbudget for 2023 er på 129,5 mio. passagerer og ca. 20 pct. højere end passagertallet i 2022. Passagerbudgettet forudsætter, at der er vækst i løbet af 2023 pga. indsving ift. COVID-19 og ift. åbning af M3/M4. Passagertallet udgør ved 1. kvartals opfølgning 29,6 mio. mod budgetteret 31,2 mio. I april derimod svarer passagertallet til det budgetterede på 9,8 mio. kr.

Selskabet har indledt et samarbejde med DSB, der har til formål at styrke passagervæksten ved at øge kendskabet til nye linjer og skiftemuligheder. Selskabet er ligeledes i dialog med Transport-ministeriet om en ny og simpel billettype, hvor man kan vælge at rejse frit i hele Metronettet til én fast pris og ved brug af sit kreditkort. Projektet er i første gang en test. Selskabet har desuden igangsat arbejdet med at forberede den kommercielle åbning af de fem nye metrostationer på M4. Selskabets ejere vil ligesom ved åbningen af Cityringen blive involveret i planlægningen.

Det godkendte anlægsbudget for Sydhavnslinjen følger i al væsentlighed planen. Som ved tidligere rapporteringer er arbejdet presset ift. den generelle mangel på ressourcer og leverancer af materiel og materialer. Konsekvensen heraf er bl.a., at der er brug for at øge omfanget af parallelle arbejder. Der er på nuværende tidspunkt en akkumuleret forsinkelse i størrelsesordenen otte uger. Som konsekvens af de tiltagende og vedvarende udfordringer i fremdriften vil det være nødvendigt at indgå en ny kommerciel aftale med entreprenørerne samt en ny tidsplan for færdiggørelse af projektet, hvor der mitigeres/accelereret i nødvendigt omfang.

Til og med marts 2023 har hovedentreprenøren på bygge- og anlægsområdet indrapporteret godt 35 lærlingeårsværk på Sydhavnslinjen, hvilket svarer til 57 pct. af det samlede krav på 62 lærlingeårsværk. Med projektets fremskredne status er det ikke realistisk, at lærlingekravet bliver opfyldt. Hovedentreprenørerne på transportsystemet har fortsat ikke indrapporteret nogen lærlingetimer, hvorfor kravet om 4 lærlingeårsværk forventeligt ikke bliver opfyldt. Begge er gjort bekendt med, at de vil modtage en økonomisk sanktion. Det er især brugen af udenlandsk arbejdskraft og udenlandske virksomheder, der gør det vanskeligt at tiltrække lærlinge og få oprettet de forventede lærlingeuddannelsespladser.

Metroselskabet

Figur 10: Metrolinjerne har i 1. kvartal 2023 haft en tilfredsstillende driftsstabilitet over målsætningen på 98 pct. på henholdsvis 99,5% (M1/M2) og 99,6% (M3/M4).

Figur 11: Metroselskabets omsætning udgør i 1. kvartal 2023 463 mio. kr. i forhold til ankerbudgettet på 493 mio. kr. Den manglende omsætning skyldes særligt færre takstindtægter fra passagerer end forventet.

Passagertallet udgør ved 1. kvartals opfølgning 29,6 mio. mod budgetteret 31,2 mio. Passagertallet er således ca. 4 pct. under budget. Forskellen i 1. kvartal vurderes at kunne henføres til usikkerhed i den skønnede hastighed for indsvinget over året (efter COVID-19) og giver derfor ikke på nuværende tidspunkt anledning til at ændre de samlede forventninger for året. Passagertallet for 2023 fastholdes således uændret til 129,5 mio. ved 1. kvartals opfølgning.

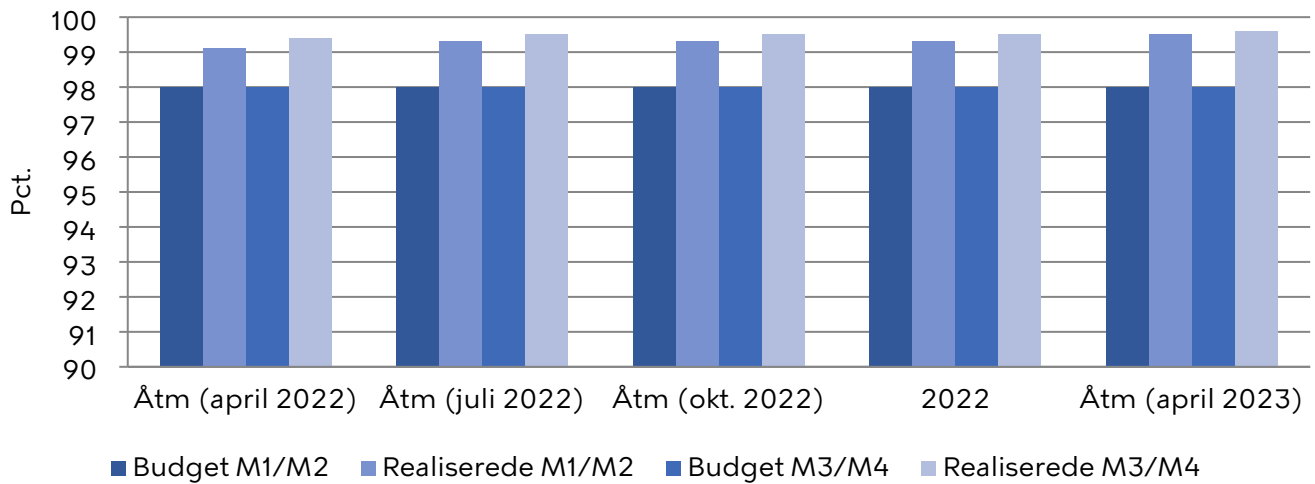
Figur 12: I forbindelse med årsregnskabet 2022 og budget 2023 er selskabets langtidsbudget justeret således, at det fremgår, at selskabets nettogæld forventes at nå sit maksimum i 2025 på 34,2 mia. kr. (i løbende priser og inkl. renter). Gælden forventes at være tilbagebetalt i 2066.

Figur 13: Den overordnede økonomi for anlæg af Sydhavnslinjen følger - i forhold til det godkendte anlægsbudget - i al væsentlighed planen.

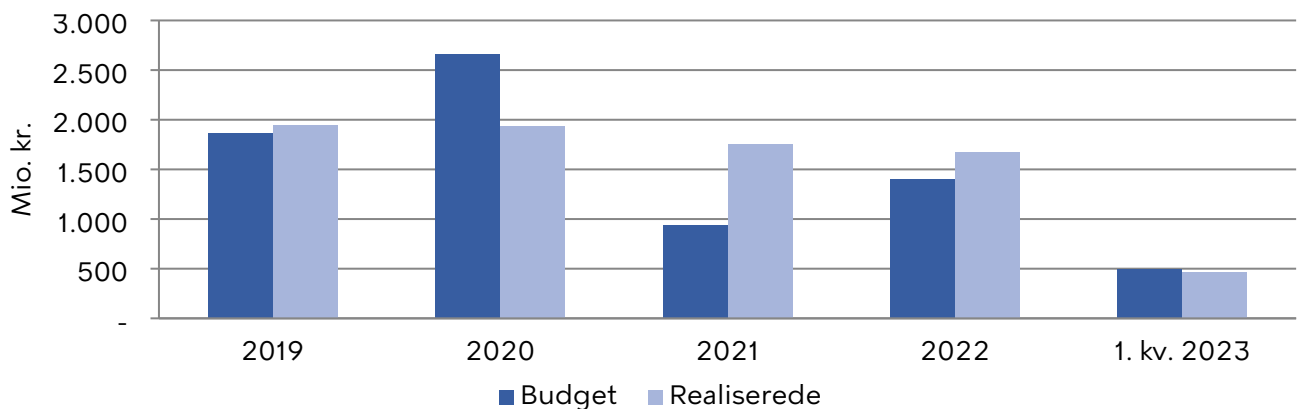
M4 Sydhavn forventes fortsat at nå sine væsentlige milepæle og åbne rettidigt.

Metroselskabet - Forsyningssikkerhed

Figur 10: Metsroselskabet - Driftsstabilitet for M1/M2 og M3/M4



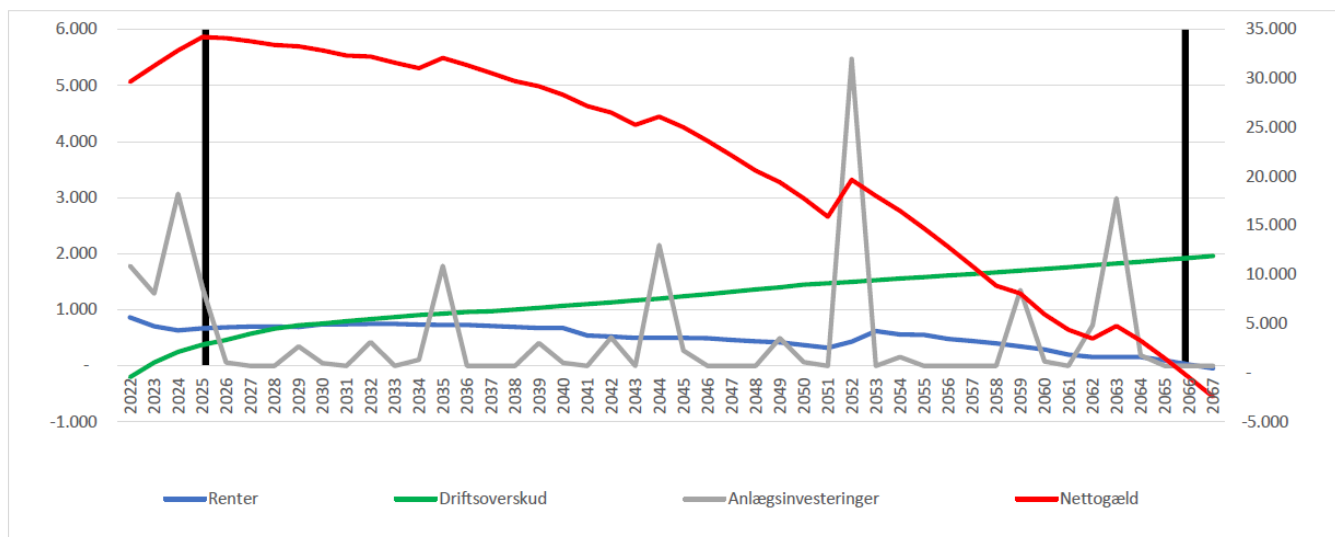
Figur 11: Metsroselskabet - Omsætning



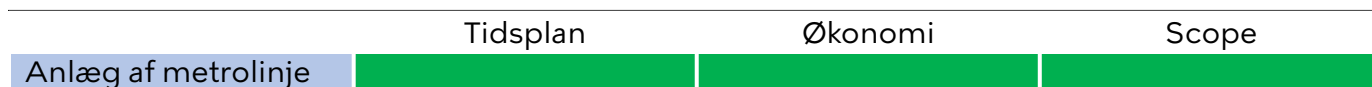
Metroselskabet - Risiko / Gæld

Figur 12: Metroselskabet - Gæld

Sammenhængene i selskabets langtidsbudget (DKK mio.)



Figur 13: Metroselskabet - Anlægsprojekter - Sydhavnsmetroen



I projektskemaerne betyder farvekoderne følgende:

1. Projektet forløber planmæssigt/indenfor fastlagte rammer
2. Risiko for overskridelse af tidsplan eller budget.
3. Tidsplan eller budget forventes ikke overholdt/projekt afviger fra fastlagte rammer

I/S Amager Ressourcecenter (ARC)

ARC

Særlige opmærksomhedspunkter

- Den seneste langtidsprognose for ARC viser, at affaldsenergianlægget i en lang periode vil have en negativ likviditet. Likviditetsmanglen vil hovedsageligt være afhængig af, i hvilket omfang den fulde forbrændingskapacitet kan udnyttes, og hvilke ændringer i rammerne for affaldsforbrændingssektoren, som "Klimaplan for en grøn affaldssektor og cirkulær økonomi" vil resultere i. Det bemærkes dog at likviditeten vedr. affaldsenergianlægget forventes styrket i 2023 - fra 369 mio. kr. til 387 mio. kr. - hvilket skyldes øget import af affald til energiudnyttelse.

Aktuelle oplysninger

- Der arbejdes i ejerkredsen med et fælles kommissorium for udskillelse af forbrændingsanlægget mv. som en konsekvens af vedtagelse af lovforslaget om selskabsgørelse og konkurrenceudsættelse af det forbrændingsegnete restaffald.
- Den 14. august 2023 blev ARC's demonstrationsanlæg til CO₂-fangst indviet. Den indfangede CO₂ skal udnyttes i industrien - nærmere Gartneriet Østervang, der tidligere har produceret CO₂ til grøntsagsdyrkning ved hjælp af et gasfyr. Det kan nu udfases, og den fossile CO₂ fortrænges.

ARC

Figur 14:

I ARC's vedtagne budget for 2023 forventedes de forbrændte mængder at udgøre 424.000 ton. Efter ejeraftalens restriktioner i forhold til importaffald blev suspenderet i 2022 har ARC ændret på den planlagte affaldsmængde og -sammensætning til forbrænding. Dette indebærer opjustering af importaffald fra 27.000 ton til 200.000 ton og opfyldning til anlæggets kapacitetsgrænse med 64.000 ton biomasseaffald. Det forventes herefter, at der forbrændes 535.000 ton i 2023.

Figur 15:

I 2023 har ARC budgetteret med et driftsresultat (EBITDA) på 189 mio. kr. ARC forventer nu et resultat på 252 mio. kr., hvilket hovedsagelig skyldes den øgede mængde importaffald, jf. ovenfor.

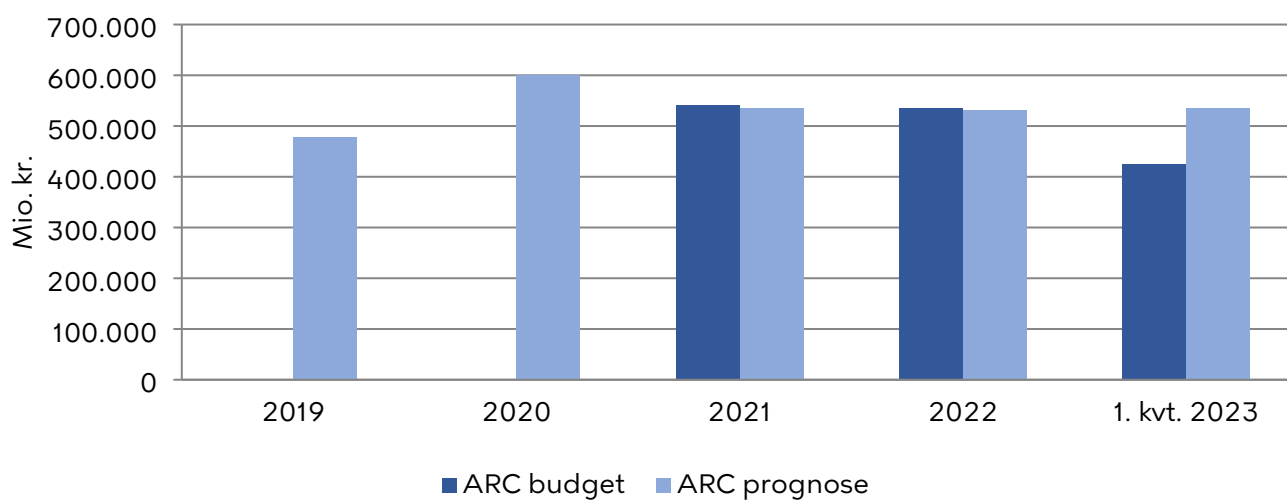
Figur 16:

Iht. ARC's prognose 2023 bliver årets langfristede gæld 1.391 mio. kr.

Iht. varmeaftale overdrog ARC primo 2022 1.955 mio. kr. i gæld til CTR, svarende til varmesidens andel af den samlede anlægsinvestering. "Gælden" til CTR forventes nedbragt til 1.670 mio. kr. i 2023.

ARC - Forsyningssikkerhed

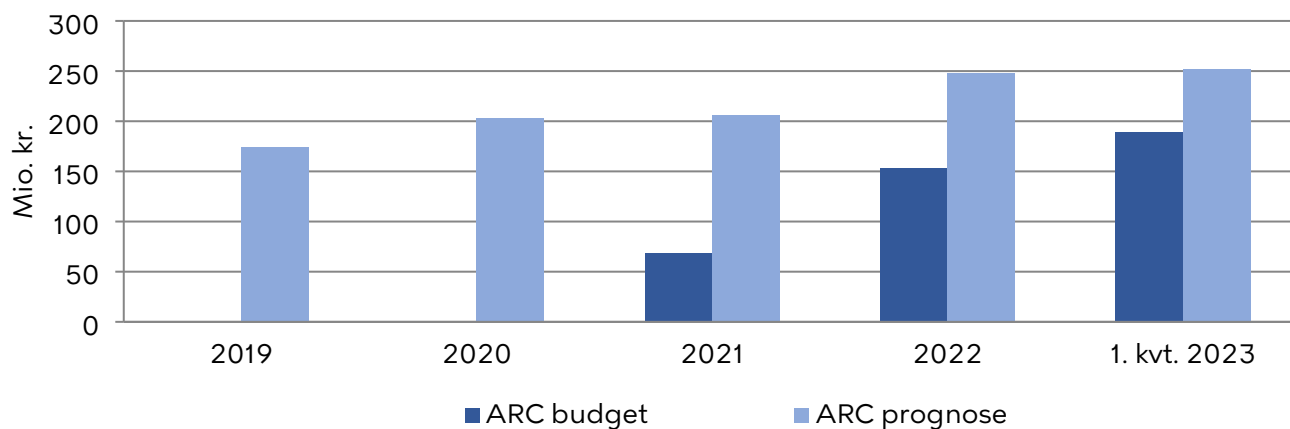
Figur 14: Forbrændte mængder - ARC



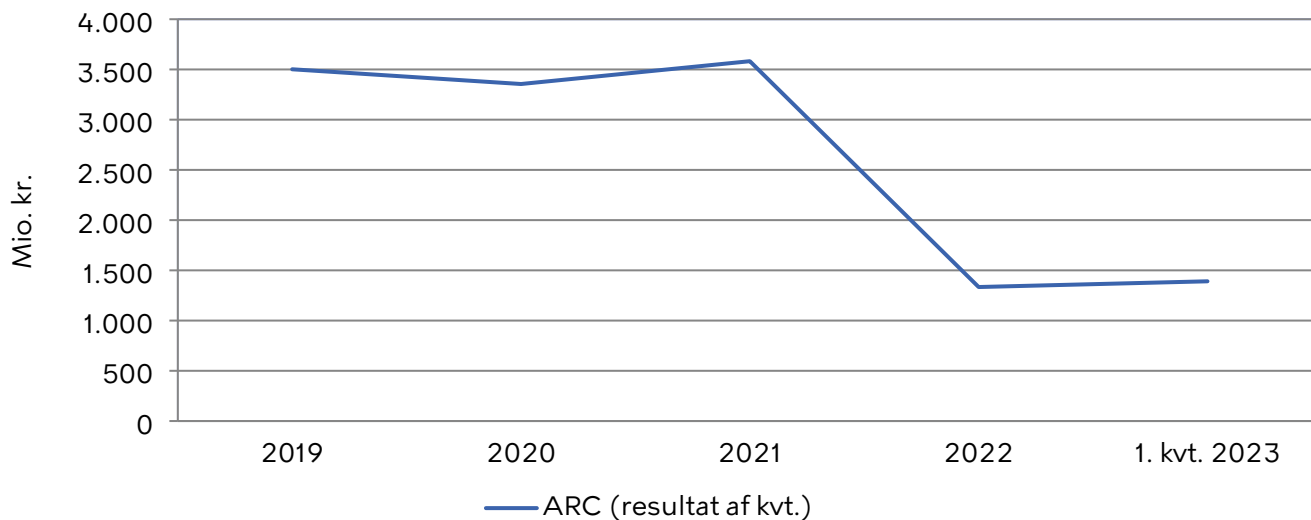
ARC har kapacitet til afbrænding af 560.000 ton

ARC - Risiko / Gæld

Figur 15: Driftsresultat (EBITDA)



Figur 16: Udvikling i langfristet gæld



I/S Vestforbrænding (VF)

VF

Aktuelle oplysninger

- Den 15. maj 2023 blev det offentliggjort, at Ørsted havde vundet udbuddet af statsstøtte til CCUS. Vestforbrænding fortsætter imidlertid arbejdet med CO₂-fangst. VF udtaler, at selskabet er meget langt fremme i arbejdet med at kunne bygge et CO₂-fangstanlæg. Der forventes et nyt udbud af støtte inden længe fra staten. Herudover arbejdes der også på andre modeller for finansiering.
- Den 10. august 2023 blev det offentliggjort, at Vestforbrænding og Innargi har indgået en rammeaftale om at undersøge mulighederne for geotermi i Vestforbrændings forsyningsområde. Geotermi skal om muligt yde et væsentligt bidrag til opfyldelse af Vestforbrændings Varmeplan 2030, der indebærer et af de største fjernvarmeprojekter i Danmark. Innargi har ligeledes planer om geotermi i Nordhavn.

Figur 17:

I VF's budget 2023 forventedes forbrændte mængder at udgøre 542.200 ton. Efter 1. kvartal 2023 forventer VF at forbrænde 521.300 ton, hvoraf 34.000 ton forventes at bestå af biomasseaffald.

Figur 18:

I 2023 har VF budgetteret med et driftsresultat (EBITDA) på 181 mio. kr., hvilket forventes opjusteret til 206 mio. kr. Opjusteringen skyldes primært de høje elpriser.

Resultatet for hele 2023 forventes at ende på ca. 19 mio. kr., hvilket er ca. 22 mio. kr. bedre end budgetteret. Den primære årsag hertil er de meget høje elpriser, der øger VF's elomsætning.

Figur 19:

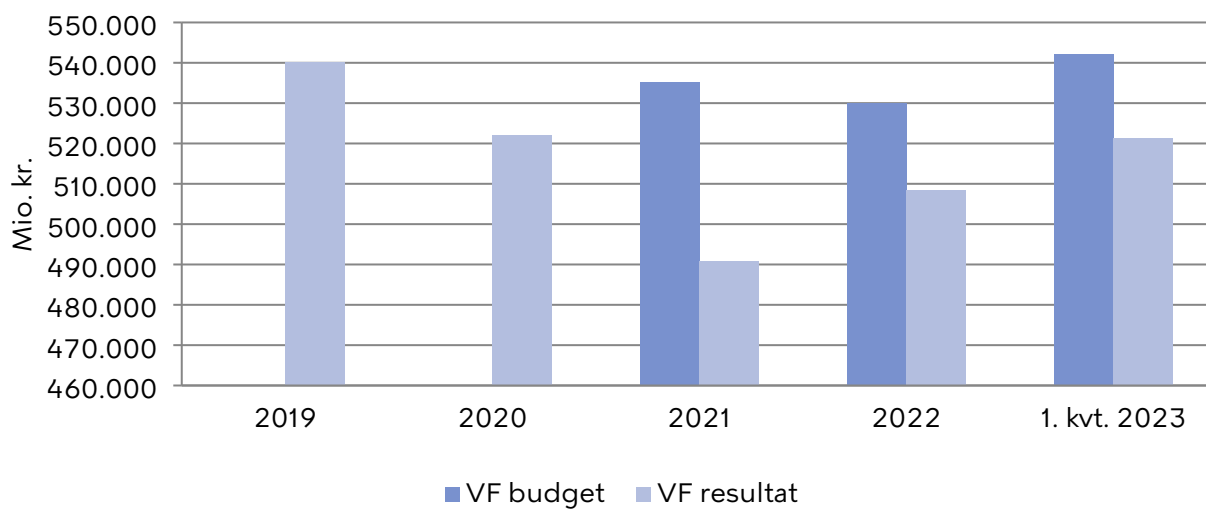
Iht. VF's budget for 2023 bliver årets langfristede gæld 2.222 mio. kr.

Efter 1. kvartal 2023 forventes den langfristede gæld at ende på 2.158 mio. kr.

Stigningen i gælden i forhold til 2022 skyldes VF's Strategi 2030, hvor selskabet udvider fjernvarmenettet og konverterer 30.000 naturgaskunder til fjernvarme. Eksekvering af strategien påbegyndes i 2023. De første udbud er tæt på gennemført. Fjernvarmeinvesteringen lånefinansieres hos Kommunekredit over 25 år.

VF - Forsyningssikkerhed

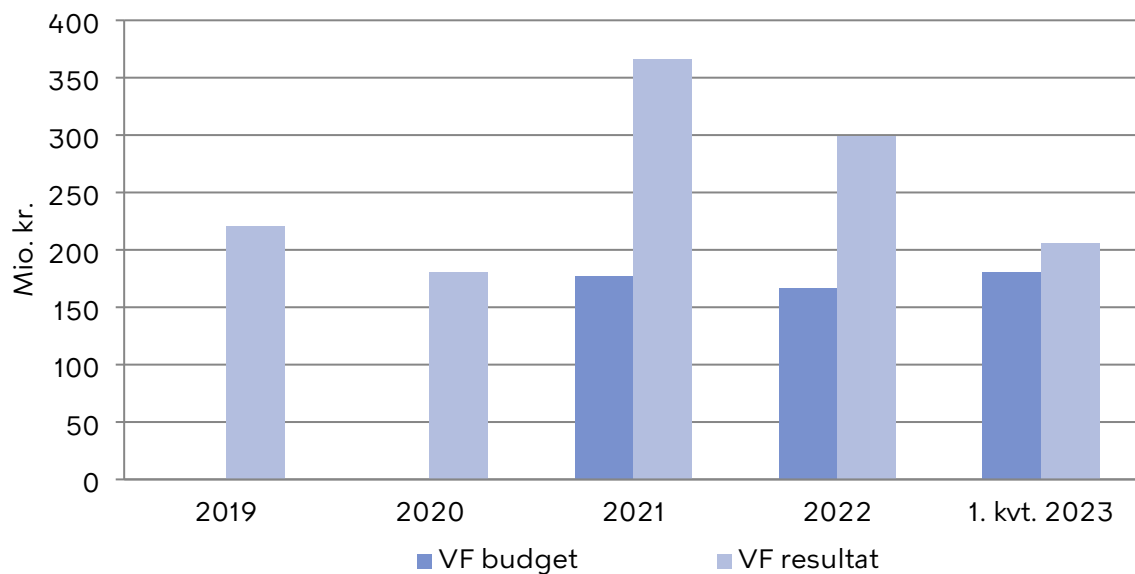
Figur 17: Forbrændte mængder - VF



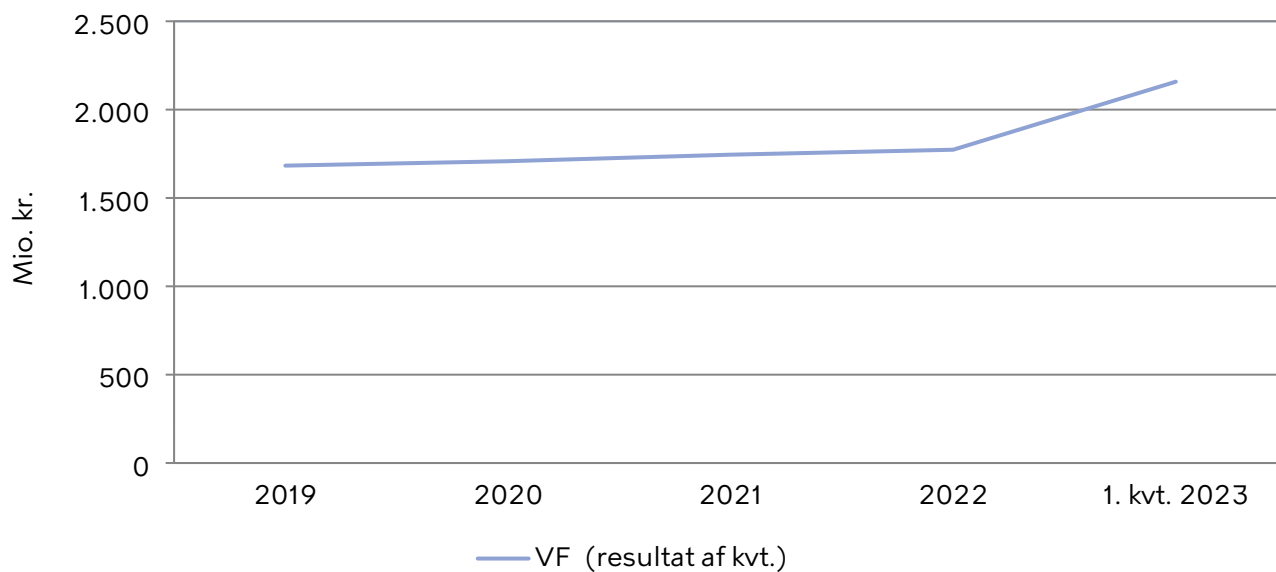
VF har kapacitet til afbrænding af 600.000 ton.

VF - Risiko / Gæld

Figur 18: Driftsresultat (EBITDA) VF



Figur 19: Udvikling i langfristet gæld - VF



Arena CPHX P/S

Arena CPHX P/S

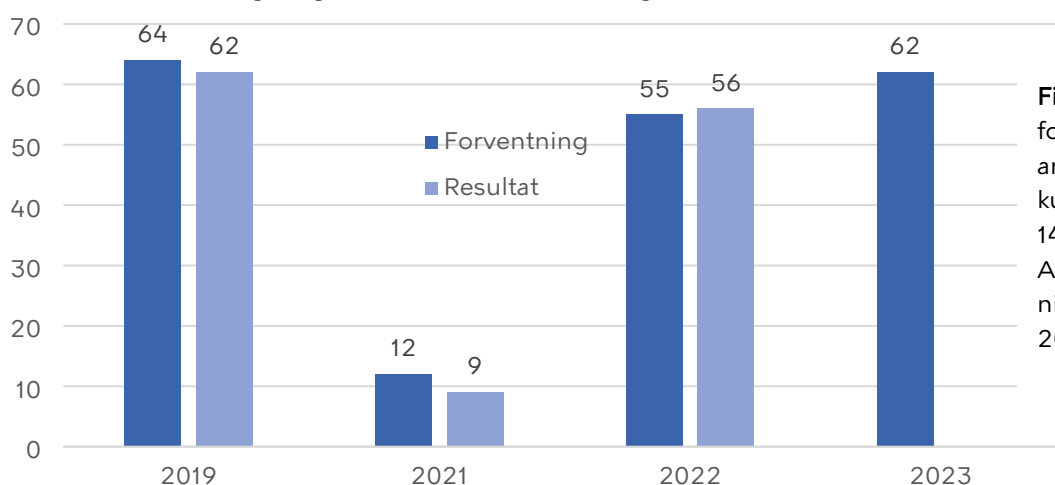
Særlige opmærksomhedspunkter

- I 2023 forventes der afholdt 62 arrangementer i Royal Arena, heraf 48 kulturarrangementer og 14 sportsarrangementer (inkl. E- sport).
- Antallet af arenagæster i 2023 forventes at blive omkring 610.000, fordelt med 545.000 gæster til kulturarrangementer og 65.000 gæster til sportsarrangementer (inkl. E- sport).

Arena CPHX P/S

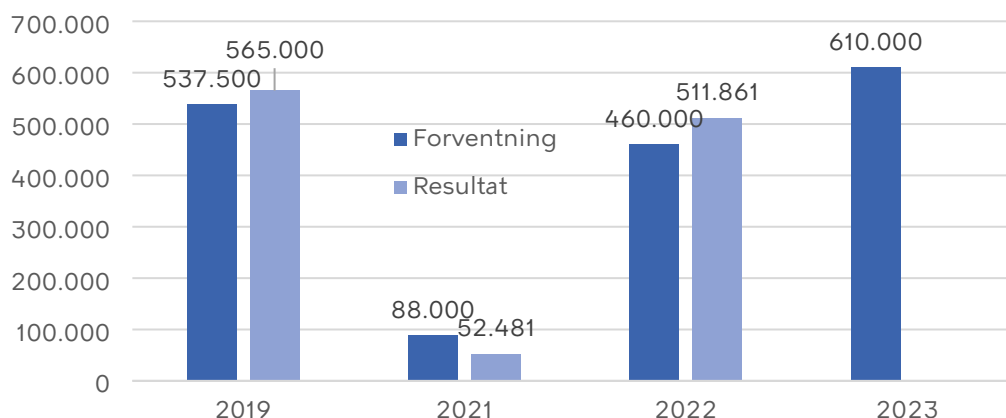
Arena CPHX P/S har forestået byggeriet af Royal Arena. Efterfølgende varetager selskabet ejerskabet til arenaen, herunder som lejer af den grund (ejet af By & Havn), hvor arenaen er opført, og som udlejer af arenaen til operatøren Danish Venue Enterprise A/S (DVE). Endvidere varetager selskabet pleje af den af selskabet optagne gæld. Operatøren, DVE, står for driften af Royal Arena, herunder udlejning af arenaen til eventarrangører.

Figur 20: Antal forventede arrangementer i 2023 sammenholdt med forventninger og resultater for 2019, 2021 og 2022



Figur 20: I 2023 forventes afholdt 62 arrangementer, heraf 48 kulturarrangementer og 14 sportsarrangementer. Aktiviteten er dermed på niveau med aktiviteten i 2019, dvs. før COVID19.

Figur 21: Forventet antal besøgende i 2023 sammenholdt med forventninger og resultater for 2019, 2021 og 2022



Figur 21: I 2023 forventes et besøgstal i Royal Arena på 610.000, dvs. ikke alene væsentlig flere gæster end i 2022, men også markant over 2019-niveau, dvs. før COVID19.

Trafikselskabet Movia

Movia

Aktuelle oplysninger

- Den 30. juni har Movias bestyrelse vedtaget estimat 1 for 2023, førstebehandlet budgetforslag for 2024 og besluttet anvendelse af den forøgede kassekredit til udskydelse af aconto-betalinger:
 - I Estimat 1 for 2023 forventes tilskudsbehovet at være 184 mio. kr. højere end budget 2023, svarende til en stigning på 5 pct., heraf 42 mio. kr. vedr. flextrafik. Det skyldes hovedsageligt lavere passagerindtægter som følge af færre bus- og banepassagerer end budgetteret, mens der pga. højere aktivitetsniveau i flextrafik er budgetteret med højere operatørudgifter.
 - Kommuner og regioners tilskudsbehov forventes i 2024 at stige 2 pct. i forhold til budget 2023, hvilket er lavere end KL's udmeldte pris- og lønskøn. Årsagen til dette er primært at inflationen, der har påvirket Movias udgifter væsentligt i 2022 og 2023, forventes at aftage, mens Movias indtægter i 2024, pga. takststigninger primo 2024, endelig indhenter udgiftsstigningerne i 2022. Hertil kommer, at nye og billigere kontrakter træder i kraft og får virkning i 2024. Udviklingen er forskellig i de enkelte kommuner og regioner pga. kontraktforhold, passagerudvikling på de enkelte linjer mv.
 - Movia har sammen med de øvrige trafikselskaber ifm. aftalerne om kommunal hhv. regional økonomi i 2024 med KL/Danske Regioner fået mulighed for midlertidigt at øge kassekreditten frem til og med 2025. Dette giver mulighed for i begrænset omfang at udskyde kommuners og regioners aconto-betalinger til Movia fra 2023 og 2024 til 2025.

Movia

Figur 22 og 23: Fremkommelighed måles i vægtet hastighed inkl. stop i tidsrummet 07-18.

Den vægtede rejsehastighed for AC-buslinjerne i 1. kvartal 2023 ligger på 15,9 km/t, hvilket er lavere end samme kvartal året før samt under målsætningen på 16,1 km/t.

En af de primære årsager til at hastigheden i 1. kvartal 2023 har været faldende siden 2020 (16,5 km/t til 15,9 km/t) skyldes den tilbagevendte trafik på vejene og flere passagerer i busserne efter COVID-19-restriktionerne.

Det største fald i hastighed fra 4. kvartal 2022 til 1. kvartal 2023 på AC-buslinjer kan ses på linje 9A på 7 pct., hvilket formentlig skyldes vejarbejde omkring Sydhavnsgade, som giver udfordringer for busafviklingen.

Den vægtede rejsehastighed for S-buslinjerne i 1. kvartal 2023 ligger på 25,9 km/t, hvilket er lavere end samme kvartal året før samt under målsætningen på 26,7 km/t.

Årsagerne til den lavere rejsehastighed for S-buslinjer i 1. kvartal 2023 er de samme, som nævnt for AC-buslinjerne ovenfor. Letbanearbejdet på Ring 3 påvirker særligt busserne på linje 250S, 350S og 500S.

Et af de største fald i hastighed fra 4. kvartal 2022 til 1. kvartal 2023 på S-buslinjer kan ses på linje 500S, som hovedsageligt skyldes det ovenfor nævnte letbanearbejde, men også stigning i trafikken på motorvejen.

Figur 24: Tilskudsbehovet til bus i Estimat 1 2023 er 27 mio. kr. højere end budgetteret, svarende til en stigning på 7 pct.

Stigningen skyldes, at passagerindtægterne er 6 pct. lavere grundet en lavere forventning til

passagertallet. Passagertallet forventes på baggrund af passagerudviklingen fra 2. kvartal 2022 til 1. kvartal 2023 at være 6 pct. lavere end budgetteret.

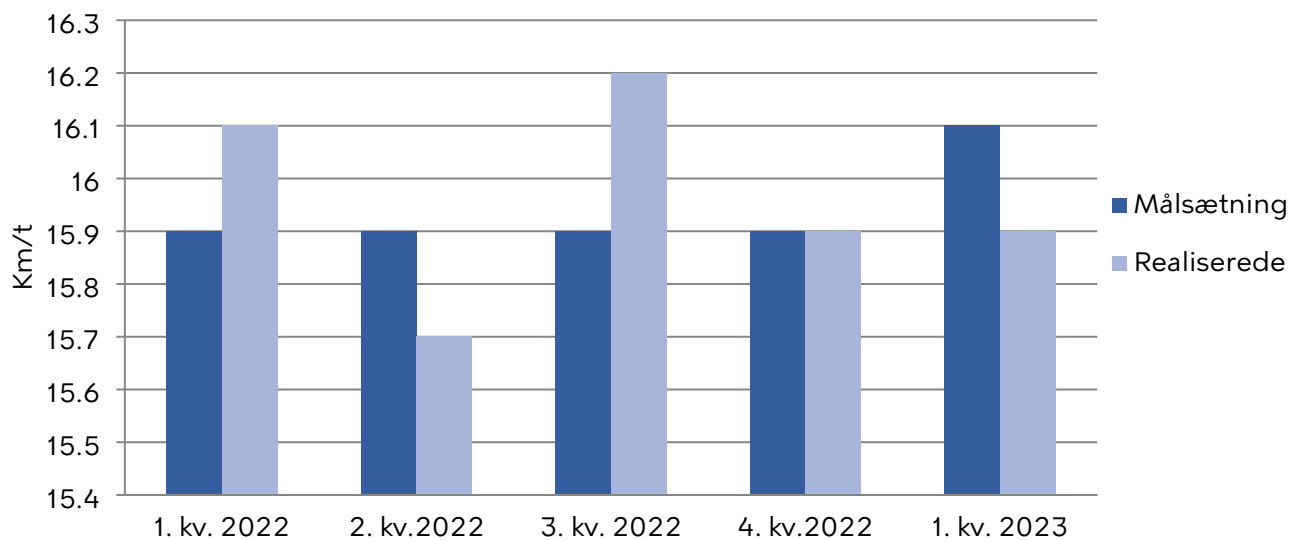
Hertil er udgifterne 1 pct. højere, hvilket hovedsageligt skyldes, at de prisindeks, som regulerer betalingen til operatørerne, samlet set forventes lidt højere end budgetteret. Udviklingen dækker over lavere dieselpriser, men højere rente og elpriser i forhold til budget 2023.

Figur 25: Stigningen i tilskud pr. passager skyldes dels, at passagertallet på baggrund af passagerudviklingen fra 2. kvartal 2022 til 1. kvartal 2023 forventes 6 pct. lavere i estimat 1 2023 i forhold til budget 2023. Dette stemmer også overens med, at passagertallet ved udgangen af 2022, jf. regnskab 2022, var lavere end forventet.

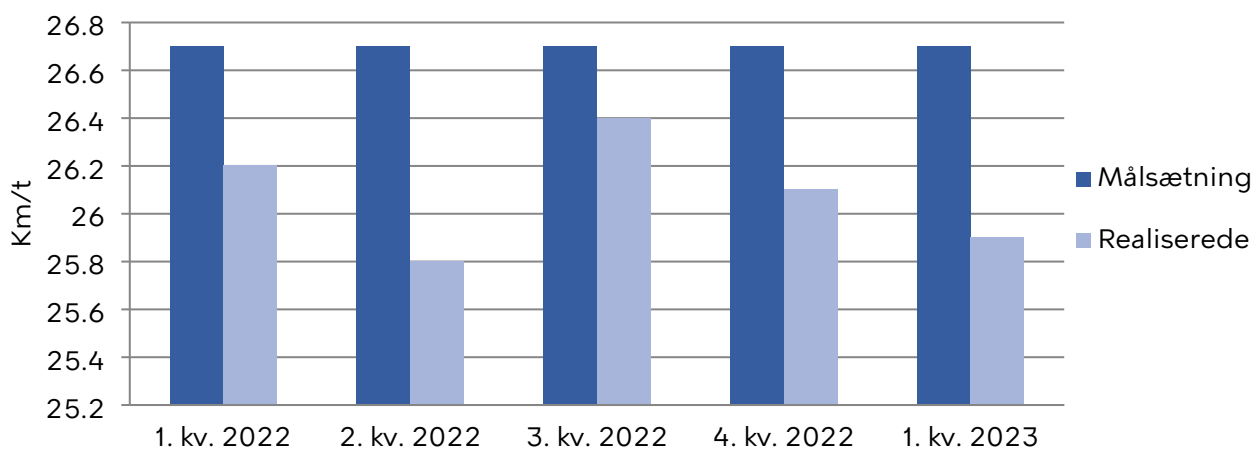
Samtidig er udgifterne 1 pct. højere, hvilket hovedsageligt skyldes, at de prisindeks, som regulerer betalingen til operatørerne samlet set forventes lidt højere end budgetteret. Udviklingen dækker over lavere dieselpriser, men højere rente og elpriser i forhold til budget 2023.

Movia - Forsyningssikkerhed

Figur 22: AC busser - Fremkommelighed - København

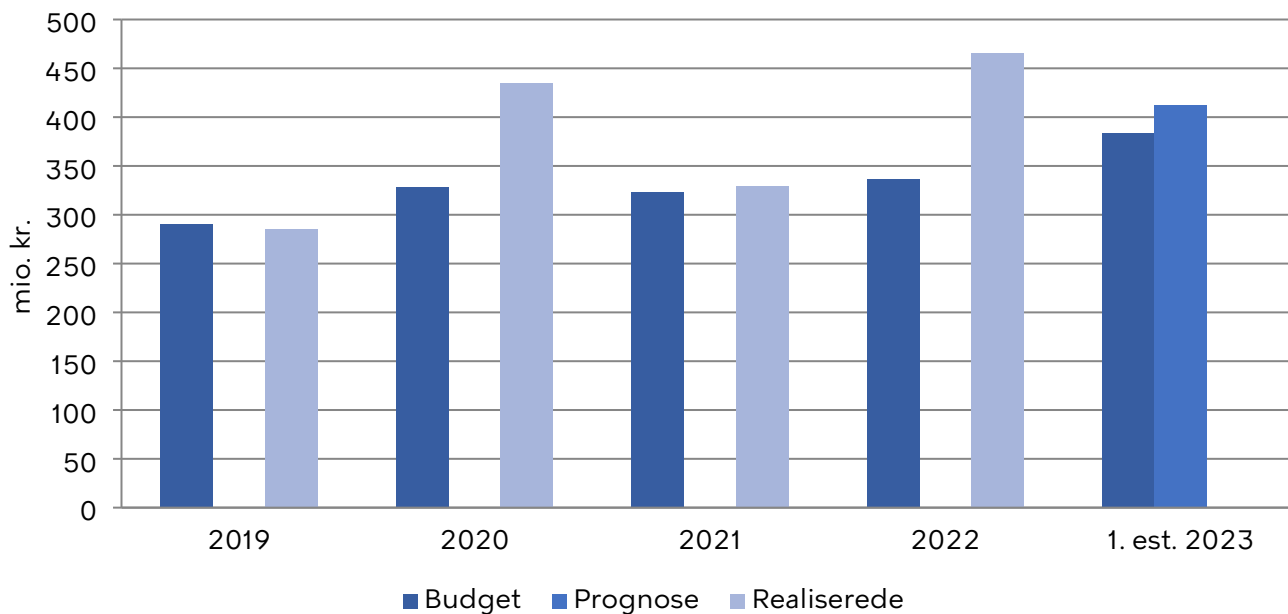


Figur 23: S-busser - Fremkommelighed - København

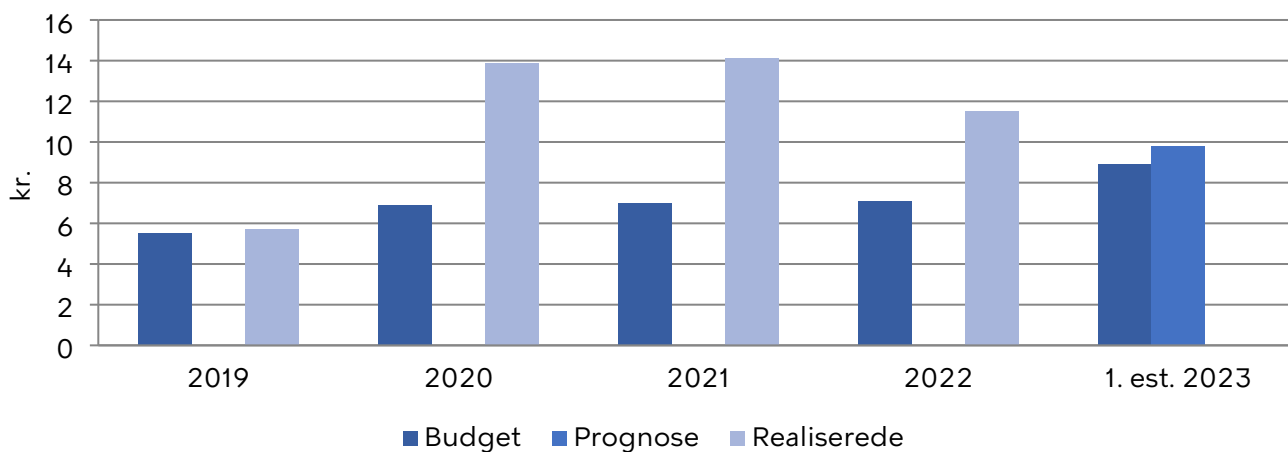


Movia - Priser

Figur 24: Tilskudsbehov - Bus - Københavns Kommune



Figur 25: Tilskud pr. passager - Storkøbenhavn



Centralkommunernes Transmissionsselskab I/S (CTR)

CTR

Særlige opmærksomhedspunkter

- Selskabet forventer et resultat for 2023 til indregning i varmeprisen på 138 mio. kr. (budget 172 mio. kr.). Det lavere resultat er en kombination af øgede omkostninger på 105 mio. kr. - som dog bliver afbødet af en ligeledes øget omsætning på 71 mio. kr.
- Øgede omkostninger skyldes voldsomme udsving og skiftende forventninger til elprisen. Det forventede overskud til CTR fra elproduktion via aftalen med HOFOR om Amagerværket er forringet med over 400 mio. kr. ift. budgettet fra december, da elprisen har ligget langt lavere end forventet i årets første måneder. Til gengæld spares ca. 120 mio. kr. på eget køb af el til pumper. En gunstig fordeling mellem produktionsanlæg i første del af året pga. lunt vinter/forår og lavere varmebehov tæller også i positiv retning, ligesom lavere brændselspriser på naturgas. Alt i alt ses dog øgede omkostninger på i alt 105 mio. kr. over det oprindelige budget.
- Bestyrelsen besluttede i marts at øge den faste betaling i andet halvår 2023 med i alt 130 mio. kr. som følge af de forøgede omkostninger. I første del af året har der været mindre varmebehov, hvilket har betydet lavere varmesalg. Den seneste prognose for omsætning er en stigning på 71 mio. kr. ift. budget
- Den allerede vedtagne stigning i varmeprisen 2023 betyder en stigning på 5% - svarende til 500 kr. pr. år for en varmemeforbruger. Den yderligere underdækning for 2023 vil blive indregnet i varmeprisen for 2024. Med nuværende prognose bliver der tale om en stigning for varmemeforbrugeren på 100-200 kr. pr. år.

Aktuelle oplysninger

- CTR's bestyrelse har den 28. juni 2023 førstebehandlet en indstilling om bl.a. ændring af selskabets formål/vedtægt, således at selskabet får mulighed for fremover at producere grundlast. Økonomiforvaltning er i dialog med selskabet om hensigtsmæssigheden af dette forslag. Herudover omhandler vedtægtsændringen mulighed for at indgå en varmeleveringsaftale med Dragør Kommune, uden at Dragør er medlem af CTR.

CTR

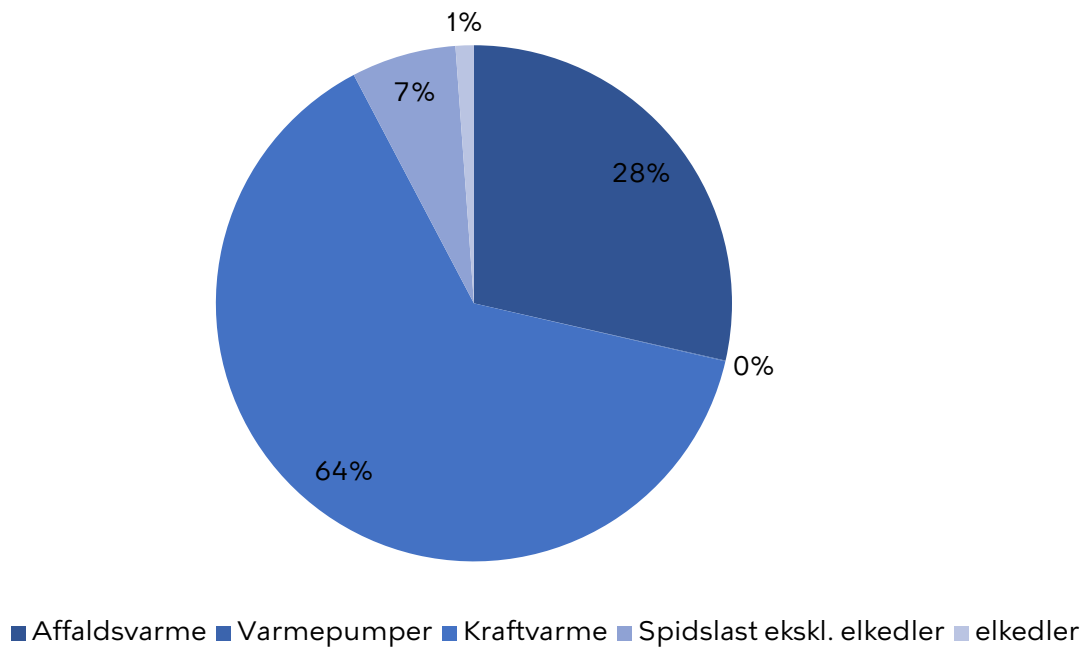
Figur 27: Viser, at kraftvarme forventes at udgøre 68 pct. af CTR's varmekøb i 2023, affaldsvarme 28 pct., mens de resterende 4 pct. var henholdsvis spidslastvarme (2 pct.) og elkedler/varmepumper (2 pct.).

Til sammenligning vises den realiserede fordeling i 2022 i **figur 26**.

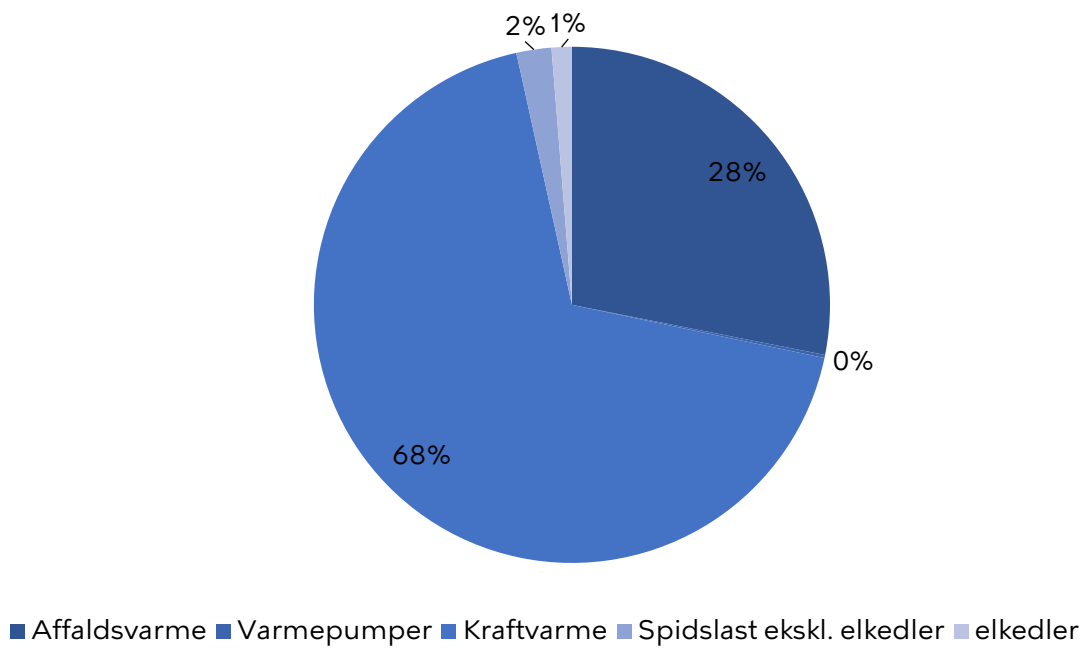
Figur 28: Viser, at CTR's forventede resultat (prognose) for 2023 til indregning i varmeprisen er 138 mio. kr. mod et budget på 172 mio. kr.

Figur 29: Viser, at CTR forventer et varmesalg i 2023 på 2.996 mio. kr., hvilket er 71 mio. kr. over budgettet (2.925 mio. kr.).

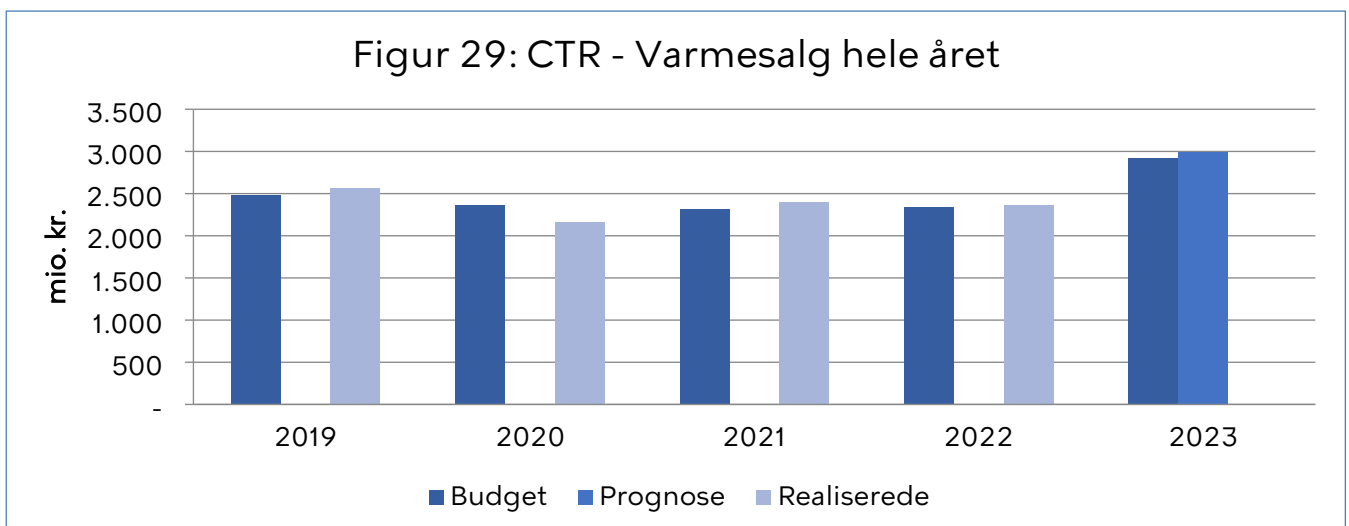
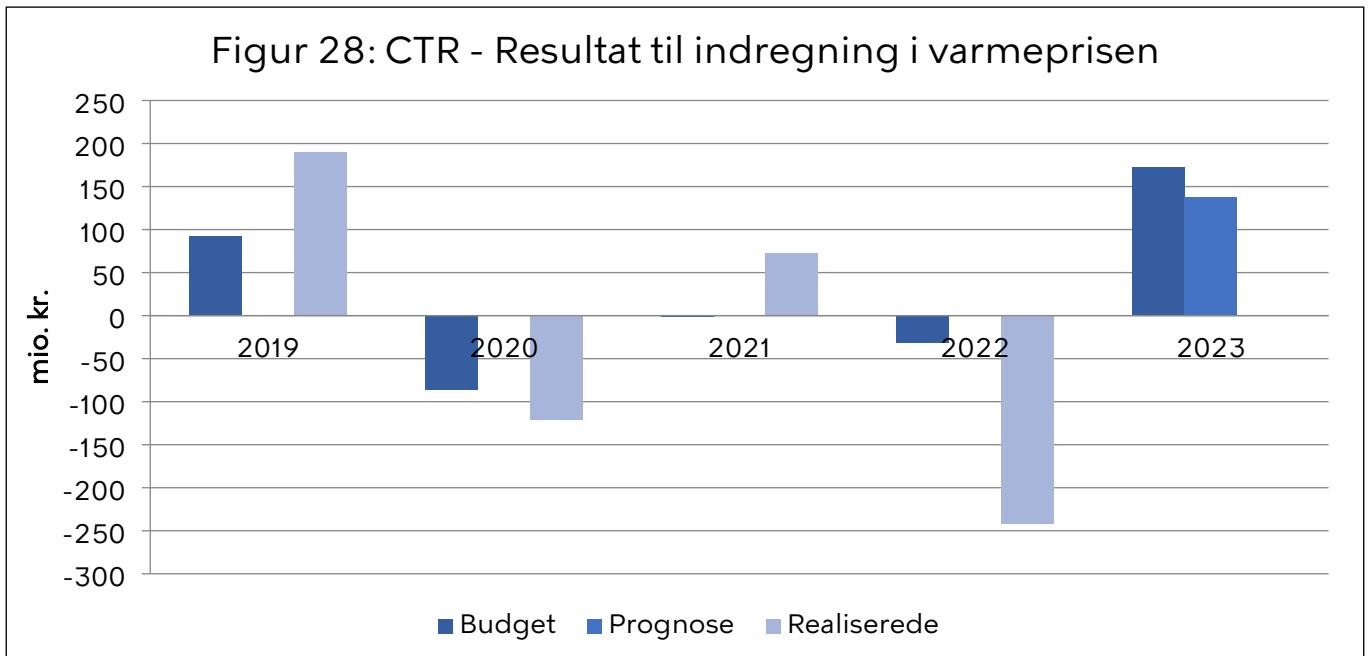
Figur 26: Varmekøb til kommunerne 2022 realiseret



Figur 27: Varmekøb til kommunerne 2023
1. kvartal realiseret



CTR - Omsætning og omkostninger



Hovedstadens Beredskab I/S

Hovedstadens Beredskab I/S (HBR)

Særlige opmærksomhedspunkter

Sygefravær

Selskabet har særlig fokus på nedbringelse af sygefravær og har tidligere haft et samlet måltal på 5 fraværsdagsværk pr. årsværk for hele organisationen. Fremover vil HBR arbejde med differentierede måltal på fire forskellige områder, jfr. tabellen nedenfor, hvor de respektive måltal er fastsat, så de er en tredjedel lavere end områdets sygefravær i 2021.

Kategori	Måltal 2025
HBR samlet	10,2
AC/VC	11,6
Administration	3,7
Ildløs	12,4
Teknik	8,2

Ad AC/VC: Alarm- og Vagtcentralen

Frem mod 2025 er målet således at nedbringe sygefraværet med den tredjedel, som må antages at relatere sig til trivsel og arbejdsmiljø.

Det skal ske ved en fortsat indsats på de fem områder: Data, forebyggelse, sygemelding, organisation og koordinering.

Hovedstadens Beredskab I/S

Af figur 30 fremgår måltal for hhv. disponeringstid, responstid (tryghed), responstid (kapacitet), brandsyn og sygefravær.

Disponeringstid: Måltal opfyldt.

Responstid (tryghed): Måltal opfyldt.

Responstid (kapacitet): Måltal opfyldt.

Brandsyn: Hovedstadens Beredskab vurderer, at resultatet på 10 % for 1. kvartal ikke er tilfredsstillende. Status og trend skal ses i lyset af en uventet stor afgang af medarbejdere samt vanskeligheder med rekruttering af til formålet lovpligtige uddannede medarbejdere. Hovedstadens Beredskab har stor opmærksomhed på området og arbejder på iværksættelse af kompenserende tiltag med henblik på sikring af målopfyldelse inden årets udgang.

Sygefravær: Hovedstadens Beredskab fortsætter arbejdet med differentierede måltal. For 1. kvartal 2023 ligger sygefraværet på 2,8 fraværsdagsværk pr. årsværk på tværs af hele organisationen.

Hovedstadens Beredskab I/S - serviceniveau

Hovedstadens Beredskab I/S - serviceniveau

Figur 30

Område	Fagligt mål	Målopfyldelse ved udgang af 2. kvartal 2022 (år til dato)	Målopfyldelse ved udgang af 3. kvartal 2022 (år til dato)	Målopfyldelse ved udgang af 4. kvartal 2022 (år til dato)	Målopfyldelse ved udgang af 1. kvartal 2023 (år til dato)
Disponeringstid*	Alarmcentrals disponering ift. ildløstjeneste: 95 % indenfor 1 min.	95,70 %	96,02 %	96,38 %	97,74 %
Responstid (tryghed)	Først mødte køretøj kan påbegynde indsatsen: 95 % af udrykningerne indenfor 10 min.	96,95 %	96,72 %	96,91 %	97,10 %
Responstid (kapacitet)	Alt nødvendigt materiel/mandskab til indsatsen: 95 % af udrykningerne indenfor 10 min.	96,21 %	96,09 %	96,25 %	96,19 %
Brandsyn*	Alle lovpligtige tilsyn skal være gennemført indenfor fristerne.	34,50 %	73,10 %	100 %	10 %
Sygefravær	Max. 5 dages fravær (dagsværk pr. årsværk)	9,4	11,2	16,6	2,8

*) Inkluderer tidligere Københavns Brandvæsens og Frederiksberg Brandvæsens udrykningsområder